

Dr.sc. Vinko Hlača*
Mr.sc. Jakob Nakić **

UDK: 351.711:347.79(497.5)

Primljeno: listopad 2010.

Pregledni znanstveni rad

PRAVNI STATUS MARINA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Među najvažnije objekte nautičkog turizma ubrajaju se marine. Dapače, marine se u literaturi o turističkoj djelatnosti na moru spominju kao osnovni objekti nautičkog turizma koji sa svojim vezovima, uređajima i opremom u zaštićenom dijelu mora uz kopno služi za smještaj i boravak turističkih plovila i razonodu nautičarima. Marine, kao luke posebne namjene, slično trgovačkim i drugim posebnim lukama na moru, ali i na unutrašnjim vodama, imaju svoj pravni režim utvrđen zakonskim i podzakonskim propisima te autonomnom regulativom koju normativno uređuje korisnik (koncesionar) luke. Prve marine na teritoriju današnje Republike Hrvatske nastale su šezdesetih godina prošlog stoljeća (Marina Puna), a tek koje desetljeće kasnije, sagrađen je niz marina (poznate ACY marine). U novije doba izgrađene su i neke nove marine a postoje planovi za gradnju niza novih marina. Obzirom da su marine ujedno i građevine na pomorskom dobru, valja imati na umu, osim odredaba Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama, i odredbe posebnih zakona koji reguliraju građenje. Mada su marine samo jedna od vrsta posebne namjene, mnijenja smo da su one i danas zanimljive za razmatranje njihova pravna statusa sagledanog kroz povijesni razvoj, s prikazom stanja od Pomorskog zakonika iz 1994. godine, ubrojivo s podzakonskim propisima, do njihova statusa prema važećem Zakonu o pomorskom dobru i morskim lukama. Uz morske marine daje se osvrt i na status luka nautičkog turizma na unutarnjim vodama. Obzirom na sagledano stanje autori daju i neke de lege ferenda prijedloge.

Ključne riječi: *marine, luke posebne namjene, pomorsko dobro, odluka o osnivanju, koncesija, unutarnje vode.*

1. UVOD

Iz godine u godinu povećava se broj plovila u nautičkom turizmu i raste promet plovnih objekata namijenjenih športu, razonodi i rekreaciji u obalnom moru Republike Hrvatske ali i na unutrašnjim vodama.¹ Zanimanje za krstarenjem i plovidbom našim Jadranom razvija se u neslučenim razmjerima ne samo među stranim turistima nego i u slučaju domaće turističke klijentele s višim životnim standardom. Naravno da takvu pojavu valja adekvatno pratiti djelotvornom organizacijom nautičkog turizma, a što je direktno vezano uz izgradnju nautičke

* Prof.dr.sc.Vinko Hlača, umirovljeni redoviti profesor Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci i redoviti član Akademije pravnih znanosti Hrvatske.

**Mr.sc.Jakob Nakić, viši savjetnik u Županijskom državnom odvjetništvu u Rijeci.

¹ Poblje podatke vidi na http://www.adriaticssailor.com/nauticki_turizam_2009/_charter_portal/1343/HR.

infrastrukture.² Najveći kapaciteti za prihvata u marinama i nautičkim centrima razmješteni su duž jadranske obale na njezinom kopnenom dijelu, ali i veliki broj naših otoka otvorio je svoje marine. Prva izgrađena marina na prostoru tadašnje Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije bila je marina Punat.³ Prilikom gradnje pojedinih marina žmirilo se na njihovu bespravnu izgradnju pa se repovi takovog ponašanja još i danas vuku.⁴

2. POVIJESNI RAZVOJ

U doba gradnje naše prve marine (1964. godine) na snazi je bio Zakon o iskorištavanju luka i pristaništa iz 1961. godine⁵ koji je u članu 1. propisivao:

„Pomorsku luku odnosno pristanište unutrašnje plovidbe u smislu ovog zakona sačinjavaju kopneni i vodeni prostor s izgrađenim obalama, lukobranima, potrebnim slobodnim prostorom, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim pristajanju brodova, ukrcavanju i iskrcavanju putnika i robe, uskladištavanju i ostalim manipulacijama robom, kao i opskrbi, popravku i zaštiti brodova od nevremena. Odredbe ovog zakona odnose se na pomorske luke i na pristaništa unutrašnje plovidbe (luke), ako odredbama ovog zakona nije propisano drukčije.”

Član 65. je propisivao:

„Pravo korištenja na operativnim obalama, lukobranima, neizgrađenim morskim obalama i ostalom području na moru, operativnim obalama, zimovnicima i neizgrađenim obalama unutrašnjih plovni putova, koji su u društvenom vlasništvu, a na kojima su do dana stupanja na snagu ovog zakona vršili pravo korištenja savezni i republički organi uprave nadležni za poslove sigurnosti plovidbe, prenosi se onog dana kad stupi na snagu ovaj zakon na općine na čijem su području ti objekti.”

Član 55. propisivao je:

„Pri vršenju prava upotrebe neizgrađenih obala na moru i voda unutrašnjih plovni putova, kao i ostalog područja na moru, općinski narodni odbor može davati privrednim organizacijama, ustanovama, društvenim organizacijama i drugim društvenim pravnim osobama pravo da grade operativne obale, lukobrane i zimovnike.

Rješenje prema stavu 1. ovog člana općinski narodni odbor donosi uz prethodnu suglasnost Komande ratne mornarice, a po pribavljenom mišljenju iz člana 53. stav 2. ovog zakona.”

Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (dalje u tekstu: ZPUP)⁶ u članu 15. određivao je:

„Luka odnosno pristanište jest vodeni i s vodom neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim obalama, lukobranima, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, ukrcavanje i iskrcavanje putnika i robe, uskladištavanje i ostala manipuliranja robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe te ostale privredne djelatnosti koje su s tim djelatnostima u međusobnoj ekonomskoj, prometnoj ili tehnološkoj vezi.

² Primjerice projekt Argonaut, te su se u prvom valu projekta Argonaut lučice trebale izgraditi u Koločepu, Prigradici, Pušćici, Jelsi, Starigradu, Šepurinama, Ugljanu, Pagu, Šilu, Lovišću, Visu. Poblje vidi u CRO-turizam, broj 7-8/04. Naknadno se je od projekta odustalo.

³ Marina Punat izgrađena je 1964. godine i od tada posluje, naravno godinama šireći svoju osnovnu djelatnost prihvata plovila.

⁴ Poblje vidi Odluka o izmjeni odluka o koncesiji pomorskog dobra u svrhu gospodarskog korištenja luka posebne namjene – luka nautičkog turizma Pula, Rab, Šimuni, Žut, Skradin, Trogir, Milna, Vrboska, Palmizana i Korčula (Narodne novine, br. 13/07). Trgovačko društvo o kojemu je riječ osnovano je 1983. godine te u svom sastavu imade 21 marinu na Jadranu (Umag, Rovinj, Pula, Pomer, Opatija, Supetarska Draga, Cres, Šimuni, Jezera, Vodice, Skradin, Trogir, Split, Milna, Vrboska, Korčula, Dubrovnik, Žut, Piškera, Palmizana) što čini otprilike jednu polovinu ukupnih kapaciteta hrvatskih luka nautičkog turizma.

⁵ Službeni list FNRJ, br. 24/61, Službeni list SFRJ, br. 10/65, 23/67, 2/68, Narodne novine, br. 52/71, 52/73

⁶ Službeni list SFRJ, br. 22/77

Vodeni prostor pristaništa ne smije suziti širinu plovnog puta ispod gabarita određenog za taj plovni put pri niskom vodostaju.

Luke i pristaništa moraju udovoljavati propisanim uvjetima i obavljati svoje djelatnosti na području čije su granice određene u skladu s propisanim mjerilima za određivanje granica luke odnosno pristaništa.“

ZPUP je određivao⁷ da luke služe javnom prometu ili imaju posebnu namjenu, ali i od jednih i drugih savezni propisi su tražili udovoljavanja uvjetima za sigurnost plovidbe u luci prije njenog korištenja i otvaranja za promet. ZPUP je dao definiciju luke javnog prometa ali nije dao definiciju luke za posebne namjene, ali jasne definicije te luke ne nalazimo niti u republičkim propisima, osim donekle u slovenskom,⁸ koja se nedvojbeno razlikovala od luke namijenjene trgovačkim brodovima. Zakon o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima (dalje u tekstu: ZPVDLP)⁹ luku posebne namjene nazvao je posebnom lukom te je u članu 42. ovako definirao:

„Posebna luka je pomorsko dobro koje služi za posebne potrebe i namjene organizacija udruženog rada, druge pravne osobe (marina, sportska, ribarska, industrijska i dr.) ili državnog organa (vojna i dr.).“

Korisnik posebne luke imao je pravo korištenja te luke, ali u odnosu na korisnika luke javnog prometa imao je različita prava i obveze određene ZPVDLP-om. Posebna prava i obveze korisnika posebne luke bila su: a) dužnost plaćanja naknade za korištenje pomorskog dobra, b) nije imao pravo prvokupnje¹⁰ objekata koji su se nalazili na području posebne luke. Sukladno tada važećem Zakonu o općem upravnom postupku općinska skupština donosila je rješenje o davanju na korištenje pomorskog dobra radi izgradnje posebne luke. Korisnik stječe posjed pomorskog dobra danom pravomoćnosti rješenje o dodjeli ili danom koji je određen iza tog datuma. Za stjecanje prava korištenja korisnik plaća naknadu, koja je različita ovisno o tome da li se radi o imovini nastaloj iz općenarodne imovine ili stečenoj eksproprijacijom odnosno nacionalizacijom. Zanimljivo je istaknuti da ni ZPVDLP, ali niti drugi zakoni republika, nisu dali definiciju marine, a isticanje da je posebna luka pomorsko dobro koje služi za posebne potrebe i namjene, nije se mogla uzeti kao potpuna definicija niti za posebne luke, a kamoli za marinu koja je među inim, samo primjerice navedena kao posebna luka.¹¹ Zakon o ugostiteljskoj i turističkoj djelatnosti SR Hrvatske¹² predvidio je djelatnosti koje su spadale u nautički turizam, između ostalog i pružanje usluga plovnim objektima za sport i razonodu, iznajmljivanje plovnih objekata i brodskih vezova, čuvanje i održavanje brodova, agencijsko-pomorski poslovi za prihvata i otpremu turističkih brodova te druge usluge za potrebe nautičkog turizma.

⁷ Član 16. određivao je: „Luke i pristaništa mogu biti otvoreni za javni promet ili za posebne namjene ako je prije toga utvrđeno da je udovoljeno propisanim uvjetima za sigurnost plovidbe u luci odnosno pristaništu.“

⁸ Član 19. Zakona o lukah (Uradni list Socijalistične Republike Slovenije, br. 7/77), propisivao je: „Namenske luke se uporabljavajo izključno ali v pretežni meri v športne, ribiške, turistične in druge namene, razen za javni promet in njih uporabljao organizacije združenega dela, druge samoupravne organizacije in supnosti ter državni organi.“

⁹ Vidi Narodne novine, br. 19/74, 39/75, 17/77, 18/81. Glede pravne regulacije u drugim socijalističkim republikama vidi kod HLAČA, V., „Pravni položaj marina u Jugoslaviji“, *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, Rijeka, 7, 1986, str. 50.-51., VRSALOVIĆ B., „Pravni položaj marina“, *Privreda i pravo*, br. 9/74, Beograd, 1974.

¹⁰ Članom 35. ZPVDLP bilo je propisano: „Osnovna sredstva organizacije udruženog rada korisnika luke jesu operativna obala, lukobran ili njegov dio koji je istovremeno i operativna obala, zatvoreni i otvoreni skladišni prostor i ostali prostor, lučki uredaji i postrojenja te druga sredstva i objekti koji služe korisniku luke za obavljanje privrednih djelatnosti u luci. Korisnik luke ima pravo prvokupnje objekata koji se nalazi na području luke koja mu je dana na korištenje.“

¹¹ Vidi BORKOVIĆ, I., „Pomorsko javno dobro u teoriji i zakonodavstvu“, *Naša zakonitost*, Zagreb, br. 9/1979.

¹² Vidi Narodne novine, br. 14/78

3. STANJE PREMA POMORSKOM ZAKONIKU IZ 1994. GODINE (DALJE U TEKSTU: PZ/94)

Umjesto da PZ/94¹³ uvede red u domeni pomorskog dobra on je unio samo još više zbrke. PZ/94 je pomorsko dobro definirao u članku 49.:

“Pomorsko dobro čine unutrašnje morske vode i teritorijalno more, njihovo dno i morsko podzemlje te dio kopna koji je po svojoj prirodi namijenjen javnoj pomorskoj upotrebi ili je proglašen takvim.

U smislu stavka 1. ovoga članka pomorskim dobrom smatraju se: morska obala, lukobrani, brodogradilišni navozi, nasipi, sprudovi, hridi, grebeni, ušća rijeka koja se izlijevaju u more, kanali spojeni s morem te u moru i podmorskom podzemlju živa i neživa prirodna bogatstva, ribe, rude i sl.“

Ono što svakako odmah upada u oči jeste to da luke nisu obuhvaćene definicijom pomorskog dobra. Na taj propust odmah je gromoglasno ukazala struka. No, moramo se suočiti s posljedicama tog propusta jer luke nisu bile pomorsko dobro punih šest mjeseci.¹⁴ Poradi zakonskih (ne)spretnosti Branko Kundih¹⁵ mnijenja je da u razdoblju od 22. ožujka 1994. do 26. listopada 1994. godine u Republici Hrvatskoj nije bilo pozitivnopravnih odredaba o pomorskom dobru. Mnijenja smo da je izrečeno mnijenje netočno. Pravnih praznina u pravnom sustavu ne bi smjelo biti, ali ako ih i bude tada se imaju popuniti, u konkretnom slučaju mnijenja smo da se kao pravno pravilo trebao primjenjivati ZPVDLP,¹⁶ u slučaju ako je PZ/94 imao pravnu prazninu, konkretno glede luka. Naime, teško je sada zaključiti da li je zakonodavac htio da luke ne budu pomorsko dobro ili se radi o nenamjernom previdu zakonodavca. Stoga, pravna praznina postojala je u odnosu na pomorsko dobro, regulirano člancima 48. do 80., dok u odnosu na luke nije bilo pravne praznine jer je luka brisana, kao dio pomorskog dobra. Zakonom o izmjenama i dopunama PZ/94 (dalje u tekstu: ZID PZ/94) dopunjena je i definicija pomorskog dobra unošenjem luka.¹⁷ Ono što moramo uočiti jeste to da na dan stupanja na snagu PZ/94, nadnevka 22. ožujka 1994. godine, u definiciji pomorskog dobra nije bila sadržana luka te da je ona ponovno postala pomorsko dobro dana 26. listopada 1994. godine.¹⁸ Iz toga bismo mogli izvući sljedeći zaključak:

- dana 22. ožujka 1994. godine luke su prestale biti pomorsko dobro, dakle, i nekretnine u njima, a što su bile barem od 1914. godine, pa su postale nekretnine u vlasničkom sustavu jer je prestala vrijediti definicija pomorskog dobra iz pravnog pravila § 1. Uredbe/39, odnosno odredbe ZPVDLP-a, pa kako im je propisom bila dana oznaka (svojstvo) pomorskog dobra

¹³ Narodne novine, br. 17/94, 74/94, 43/96 (dalje u tekstu: PZ/94). PZ/94 derogiran je Pomorskim zakonikom (Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08) a taj novi PZ ne regulira problematiku pomorskog dobra.

¹⁴ Radi se o razdoblju od 22. ožujka 1994. godine kada je stupio na snagu PZ/94 do 26. listopada 1994. godine kada je stupio na snagu Zakon o izmjenama i dopunama PZ/94 (Narodne novine, br. 74/94).

¹⁵ KUNDIH, B., *Pomorsko dobro i granice pomorskog dobra*, Edicije Brozičević, Zagreb, 2000., str. 57. te kaže: „Na dan stupanja na snagu Pomorskog zakonika 22.03.1994. prestao je važiti Zakon o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima u dijelu u kojem se odnosi na pomorsko dobro, osim članaka 67., 68., 69., 71., 76., 77., 79. koji su trebali prestati važiti donošenjem odgovarajućih pravnih akata iz članka 1043. zakona. Iz nepoznatih razloga Pomorski je zakonik u članku 1054. primjenu odredbi članka 48. do 80., koje normiraju pomorsko dobro, odgodio do dana stupanja na snagu Zakona o morskim lukama.“

¹⁶ U tom razdoblju praktičari su se snalazili kako su znali pa navodimo primjer Odluke o određivanju korištenja pomorskog dobra i naknadi za korištenje pomorskog dobra (Službene novine primorsko-goranske županije, br. 19/94, koja je donijeta kao prijelazno rješenje do stupanja na snagu odredbi o pomorskom dobru. Odluka je sadržavala odredbe o vrstama i visini naknade, namjeni naknade i načinu prikupljanja, raspoređivanja naknade i zaključenja ugovora o korištenju pomorskog dobra. U prelaznim odredbama Odluka je propisala da sve odluke bivših općina glede granica pomorskog dobra prestaju vrijediti u dijelovima koji su u suprotnosti sa ZPVDLP.

¹⁷ Članak 1. ZID PZ/94 propisivao je: „U svezi sa stavkom 1. ovoga članka pomorskim dobrom smatraju se: morska obala, luke, lukobrani, nasipi, sprudovi, hridi, grebeni, ušća rijeka koja se izlijevaju u more, kanali spojeni s morem te u moru i podmorskom podzemlju živa i neživa prirodna bogatstva (ribe, rude i sl.).“

¹⁸ To je dan stupanja na snagu ZID PZ/94, vidi članak 4.

tako im je zakonskom odredbom, samim izostavljanjem iz definicije, oduzeto to svojstvo (oznaka),

- dakle, do dana stupanja na snagu ZID PZ/94 na lučkom području su se mogla stjecati stvarna prava,

- stupanjem na snagu ZID PZ/94 svi nosioci stvarnih prava, na nekretninama u luci su, *ex lege*, izvlašteni i potpuno je bio besmislen propis članka 1038. PZ/94.¹⁹

Nakon 26. listopada 1994. godine, kao dana stupanja na snagu ZID PZ/94, propis članka 1038. PZ/94 više se nije niti mogao provoditi, u pogledu nekretnina u lukama, dapače postupak izvlaštenja (eksprijacije) bio bi suvišan jer je ono nastupilo na temelju zakona. Naime, razlika između luka i ostalog pomorskog dobra je u tome da luke u PZ/94 nisu bile predviđene kao pomorsko dobro pa se u odnosu na njih i nije trebala popunjavati pravna praznina kao za ostalo pomorsko dobro. PZ/94 određivao je da luke moraju udovoljavati propisima sigurnosti plovidbe te da će ostala pitanja u svezi s lukama urediti poseban zakon.²⁰ Članak 91. stavak 1. PZ/94 bio je gotovo identičan odredbi člana 16. ZPUP-a.²¹ Luke za javni promet ili za posebne namjene razvrstavale su se posebnim propisom.²² Zakon o morskim lukama (dalje u tekstu: ZML) koji je stupio na snagu 05. siječnja 1996. godine, uveo je novi razvrstaj luka. Prema namjeni kojoj služe, luke su se dijelile na otvorene za javni promet, a ove na otvorene za međunarodni i domaći promet i luke za posebne namjene. Ovdje ćemo upozoriti i na Odluku o mjerilima za razvrstaj luka otvorenih za javni promet²³ koja je propisivala mjerila za razvrstaj luka otvorenih za javni promet. ZML je luke za posebne namjene dijelio prema djelatnostima koje se obavljaju u njima i prema značaju za Republiku Hrvatsku. Prema djelatnostima koje su se obavljale u njima luke posebne namjene dijelili su se na: vojne luke, luke tijela unutarnjih poslova, luke nautičkog turizma, industrijske luke, sportske luke, ribarske luke i dr. Prema značaju za Republiku Hrvatsku, te su se luke dijelile na: luke od značaja za Republiku Hrvatsku i luke od županijskog značaja. Ovdje ćemo ukazati i na Odluku o razvrstaju luka posebne namjene.²⁴ Ovom Odlukom, prema značaju za Republiku Hrvatsku, luke posebne namjene razvrstavaju se na luke od značaja za Republiku Hrvatsku i luke od županijskog značaja. Prema djelatnostima koje se obavljaju u lukama posebne namjene, one mogu biti vojne luke, luke tijela unutarnjih poslova, luke nautičkog

¹⁹ Odredba članka 1038. PZ/94 propisivala je: „Ako je nakon stupanja na snagu Zakona o pomorskom i vodnom dobru, lukama i pristaništima (Narodne novine br.19/74, 39/74, 17/77 i 18/81) postojalo pravo vlasništva ili drugo stvarno pravo na pomorskom dobru osoba koja je to pravo stekla na osnovi valjanog naslova i načina stjecanja i to pravo postoji na dan stupanja na snagu ovog zakonika, nadležni javni pravobranitelj će pokrenuti postupak za izvlaštenje (eksprijaciju) vlasništva na određenom objektu, time da bivši vlasnik stječe pravo koristiti objekt na osnovi koncesije bez plaćanja naknade za razdoblje dok iznos utvrđene naknade za koncesiju za korištenje pomorskog dobra ne dosegne iznos naknade za oduzeto vlasništvo na objektu.

Odredba prethodnog stavka neće se primijeniti na objekte koji su od kulturnog, humanitarnog, vjerskog, povijesnog ili drugog javnog značaja. Dio pomorskog dobra na kojima se nalaze takvi objekti isključit će se odlukom Vlade Republike Hrvatske iz opće uporabe kao pomorsko dobro i to u mjeri koja najmanje ograničuje opću upotrebu susjednih dijelova pomorskog dobra.

Ako vlasnik određenog pomorskog dobra ili nositelj drugog stvarnog prava na pomorskom dobru ne može dokazati valjan naslov i način stjecanja, nadležni javni pravobranitelj će putem redovitog sudskog postupka zatražiti da se to dobro utvrdi kao pomorsko dobro. Ova osoba nema pravo na naknadu štete, a prinove i građevine koje je izgradila može ukloniti ako je to po prirodi stvari moguće bez štete za pomorsko dobro.”

²⁰ To je bio Zakon o morskim lukama (Narodne novine, br. 158/95) koji je stupio na snagu 05. siječnja 1996. godine, a prestao važiti 15. listopada 2003. godine.

²¹ „Luke mogu biti otvorene za javni promet ili za posebne namjene ako je prije toga utvrđeno da je udovoljeno propisanim uvjetima za sigurnost plovidbe u luci.”

²² Vidi Narodne novine, br. 31/96 Odluka o mjerilima za razvrstaj luka otvorenih za javni promet, vidi i Narodne novine, br. 38/96, Odluka o razvrstavanju luka posebne namjene.

²³ Narodne novine, br. 31/96, stupila na snagu 02. svibnja 1996. godine.

²⁴ Narodne novine, br. 38/96, stupila na snagu 22. svibnja 1996. godine.

turizma, industrijske luke, športske luke, ribarske luke i dr. Odredbom točke III. Odluke u luke od značaja za Republiku Hrvatsku, među inim, smatraju se i luke nautičkog turizma koje imaju kapacitet 200 vezova i veći. Svakako se valja osvrnuti i na Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma.²⁵ Luka nautičkog turizma, prema članku 2. stavak 1. Pravilnika, je turistički objekt koji u poslovnom, prostornom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini cjelinu ili koji u okviru šire prostorne cjeline ima izdvojeni dio i potrebite uvjete za potrebe nautičkog turizma i turista - nautičara. Sukladno članku 4. Pravilnika luke nautičkog turizma razvrstavaju se u sidrište, privezište, suhu marinu i marinu. Ovdje ćemo spomenuti definiciju privezišta, iz članka 6. Pravilnika, koja je i koja će proizvesti niz prijemora u praksi, a glasi: „*Privezište je dio vodenog prostora i dio obale, uređen za pristajanje plovniha objekata i opremljen priveznim sustavom. Ako mogućnosti vodenog prostora privezišta dozvoljavaju, u dijelu vodenog prostora privezišta može se označiti i mjesto gdje je dozvoljeno sidrenje plovniha objekata.*“ Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene²⁶ u članku 2. točki 2. ovako definira privezište: „*Privezište je dio obale izgrađene za privremeni privez plovniha objekata, izvan lučkog područja, s najviše 10 vezova.*“ Navedena definicija je trajala do 2007. godine kada je izmjenom Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene jednostavno ukinut pojam privezišta. Privezište spominje i Pravilnik o kriterijima za određivanje namjene pojedinog dijela luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, način plaćanja veza, uvjete korištenja, te određivanja maksimalne visine naknade i raspodjele prihoda,²⁷ koji u članku 2. alineji 7. određuje: „*privezište je izdvojeno lučko područje koje je opremljeno za sigurno vezanje plovila.*“ Dakle, nanovo se upotrebljava pojam privezišta koje se stavlja pod nadležnost lučkih uprava te se i pojmovno i sadržajno veže uz luke otvorene za javni promet. Međutim, ostaje potpuno nejasno što je sa privezištima u lukama posebne namjene ali i onima koje neprijeporno postoje u prostoru (na određenom dijelu akvatorija) ali ne potpadaju ni u jednu razvrstanu luku. U Nacrtu prijedloga Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama²⁸ uvodi se novi pojam „turističko privezište“, te ga se definira: „*Turistička privezišta su samostalni infrastrukturni objekti (pontoni, gat, mol, privez u funkciji ugostiteljsko-turističke zone i /ili pojedinačnog ugostiteljskog objekata, dio izgrađene obale) na pomorskom dobru.*“ Valja ukazati da nije dobro pojedine pojmove definirati različito u raznim propisima.

4. STANJE PREMA ZAKONU O LUKAMA UNUTARNJIH VODA IZ 1998. GODINE (DALJE U TEKSTU: ZLUV)²⁹

Zakon o plovidbi unutarnjim vodama³⁰ samo načelno sadržavao propise o lukama i pristaništima (članak 20. do 27.). Poblježe odredbe sadržavao je ZLUV. U članku 3. točki 1. propisivao je definiciju luke unutarnjih voda.³¹ Luka posebne namjene je luka namijenjena obavljanju određenih djelatnosti fizičkih i pravnih osoba ili određenih tijela državne uprave.³² Luke posebne namjene prema djelatnostima koje se u njima obavljaju dijele se na vojne luke

²⁵ Narodne novine, br. 142/99, stupila na snagu 29. prosinca 1999. godine.

²⁶ Narodne novine, br. 110/04, 83/97.

²⁷ Narodne novine, br. 94/07, 79/08.

²⁸ Vidi na <http://www.mmpi.hr/UserDocsImages/ZPDML%20-15%20%20lipanj%202010%20zd.pdf>.

²⁹ Narodne novine, br. 142/98, 65/02. Za razdolje prije 1998. godine poblježe vidi kod VOJKOVIĆ, G., *Pravni status luka unutarnjih voda*, doktorska disertacija, Pravni fakultet u Splitu, 2006., str. 37.-72.

³⁰ Narodne novine, br. 19/98, 151/03.

³¹ „*Luka unutarnjih voda (u daljnjem tekstu: luka) je vodeni prostor rijeke, kanala i jezera i s njima neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim lučkim građevinama.*“

³² Članak 4. stavak 4. ZLUV.

i luke tijela unutarnjih poslova (u daljnjem tekstu: luke određenih tijela državne uprave), industrijske luke i luke nautičkog turizma, športske i druge luke.³³ Nažalost, zakon ne daje definiciju luka nautičkog turizma. Odluku o otvaranju luka za posebne namjene donosi:

- za luke iz članka 6. stavka 1. točke 1. ZLUV, Vlada Republike Hrvatske, na prijedlog ministra obrane, odnosno ministra unutarnjih poslova, a po pribavljenom mišljenju ministra i ravnatelja Državne uprave za vode,
- za luke iz članka 6. stavka 1. točke 2. i 3. ZLUV, županijsko poglavarstvo po prethodno pribavljenom mišljenju Ministarstva i Državne uprave za vode.

5. STANJE PREMA PODZAKONSKIM PROPISIMA³⁴

Uredba o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke unutrašnje plovidbe i o mjerilima za njihovo razvrstavanje³⁵ u svom uvodom dijelu navodi kako se Uredbom propisuju uvjeti i mjerila potrebna za: određivanje luka otvorenih za domaći i međunarodni promet, za razvrstaj luka otvorenih za javni promet prema gospodarskom značenju, te luka posebne namjene prema djelatnostima koje se u njima obavljaju. Jedna od većih zamjerki koja se može uputiti Uredbi je ta što ne daje definiciju pojma luke nautičkog turizma, a koji je potpuno novi pojam na području unutarnjih voda. Kao primjer kako bi pojam luke nautičkog turizma na području unutarnjih voda trebalo regulirati možemo ukazati na Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma iz 1999. godine,³⁶ predviđen za morske luke nautičkog turizma. U članku 2. Pravilnik daje definiciju luke nautičkog turizma,³⁷ vrste usluga koje se pružaju u takvim lukama kao i tko je ovlašten za poslovanje u takvim lukama. Prema navedenoj Uredbi luke nautičkog turizma moraju imati:

1. područje na kopnu i vodeni prostor gdje se mogu sigurno privezivati plovila;
2. objekte sigurnosti plovidbe;
3. uredno održavanje dubina na mjestima za prilaženje i pristajanje;
4. obalu koja omogućava siguran privez i zaštitu plovila u svim vremenskim prilikama;
5. uređene i osvijetljene prilazne putove i radne površine na kojima se vrši kretanje osoblja, putnika i prometnih sredstava;
6. pristan odnosno stube na obali za prometovanje brod-obala;
7. privezivačku službu;
8. službu kontrole pristajanja, sidrenja, boravka i plovidbe plovila na lučkom području 24 sata dnevno;
9. osiguran prihvrat tekućih i krutih otpadaka s plovila sukladno veličini luke;
10. osigurana sredstva i opremu za sprječavanje širenja onečišćenja i uklanjanje krutih i tekućih otpadaka s vodenog područja luke;
11. protupožarnu opremu;
12. uslugu opskrbe plovila pitkom vodom i električnom energijom;
13. uslugu opskrbe plovila prehrambenim proizvodima;
14. mogućnost pružanja poštanskih i telefonskih usluga;
15. mogućnost organiziranja pružanja hitne zdravstvene pomoći.

³³ Članak 6. stavak 1. ZLUV.

³⁴ Narodne novine, br. 142/99.

³⁵ Narodne novine, br. 102/00.

³⁶ Narodne novine, br. 142/99.

³⁷ „Luka nautičkog turizma u smislu ovog Pravilnika je turistički objekt koji u poslovnom, prostornom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini cjelinu ili koji u okviru šire prostorne cjeline ima izdvojeni dio i potrebite uvjete za potrebe nautičkog turizma i turista – nautičara.”

Nismo uspjeli pronaći podatak o postojanju ijedne luke nautičkog turizma na unutrašnjim vodama u Republici Hrvatskoj, čemu je možebitno razlog u pravnoj regulativi ali i gospodarski, naime, u Republici Hrvatskoj nautički turizam na unutrašnjim vodama nije popularan i snažno razvijen kao primjerice u zemljama zapadne Europe.

6. STANJE PREMA ZAKONU O POMORSKOM DOBRU I MORSKIM LUKAMA IZ 2003. GODINE (DALJE U TEKSTU: ZPDML)

ZPDML³⁸ propisuje razvrstaj luka u člancima 41. do 46. No, na umu se mora imati i Uredba o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene.³⁹ ZPDML u članku 2. t. 3. daje definiciju luke posebne namjene, kao: „*luka posebne namjene jest morska luka koja je u posebnoj upotrebi ili gospodarskom korištenju pravnih ili fizičkih osoba (luke nautičkog turizma, industrijska luka, brodogradilišna luka, ribarska luka i dr.) ili državnog tijela (vojna luka)*.“ Luke nautičkog turizma služe za prihvati i smještaj plovila i opremljene su za pružanje usluga korisnicima i plovilima. U poslovnom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini jedinstvenu cjelinu. Vrste luka nautičkog turizma prema vrsti objekata i usluga određene su posebnim propisima kojima se uređuje njihova kategorizacija. Sukladno važećem Pravilniku o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma⁴⁰ vrste luka nautičkog turizma su: marine, suhe marine, odlagališta plovni objekata i sidrišta.

7. STANJE PREMA PODZAKONSKIM PROPISIMA

Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma,⁴¹ kao nasljednik prethodnog Pravilnika o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma,⁴² određuje vrste, minimalne uvjete, kategorije i način kategorizacije luka nautičkog turizma. Vrste luka nautičkog turizma su sidrišta, odlagališta plovni objekata, suhe marine i marine. Marine se ukazuju kao najsloženiji oblik luka nautičkog turizma, te su dio vodenog prostora i obale koji je posebno izgrađen i uređen za pružanje usluga veza, smještaja turista u plovni objektima, usluge pića, napitaka i prehrane te ostalih pravilnikom⁴³ propisanih usluga. Zakon o pružanju usluga u turizmu⁴⁴ je upravo temelj kategorizacije luka nautičkog turizma, jer on daje osnovne odrednice o minimalnim uvjetima i kategorizaciji luka nautičkog turizma u člancima 47. i 48.

³⁸ Narodne novine, br. 158/03, 100/04, 141/06, 38/09.

³⁹ Narodne novine, br. 110/04, 82/07.

⁴⁰ Narodne novine, br. 72/08, stupio na snagu 01. srpnja 2008. godine.

⁴¹ Narodne novine, br. 72/08.

⁴² Narodne novine, br. 142/99, 47/00, 121/00, 45/01, 108/01, 106/04.

⁴³ Misli se na Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (Narodne novine, br. 72/08). Prethodni Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma (Narodne novine, br. 142/99, 47/00, 121/00, 45/01, 106/04) poznavao je namjesto odlagališta plovni objekata izričaj privezišta. S obzirom da nije bio definiran broj vezova kod privezišta u praksi dolazilo je do mnogobrojnih zlouporaba i to na način da su veliki nautički objekti koji nisu udovoljavali rigoroznim uvjetima za marine djelovali kao privezišta. Prvi pokušaj sprječavanja navedenih zlouporaba učinjen je Uredbom o razvrstaju luka otvorenih za javni promet i luka posebne namjene (Narodne novine, br. 82/07) ograničenje broja vezova u pristaništima je ukinuto, da bi na koncu pojam privezišta u potpunosti bio izbačen iz luka nautičkog turizma.

⁴⁴ Narodne novine, br. 68/07.

8. ZAKLJUČNO

Panžić⁴⁵ piše: „Luke nautičkog turizma u isto vrijeme spajaju djelatnosti plovidbe i pomorstva kao mjesto osiguranog priveza i opskrbe plovila, te turizma jer su upravo turisti najčešći korisnici njihovih usluga. Stoga se tijekom njihovog poslovanja za pravnu regulativu i funkcioniranje brinu najvećim dijelom dva ministarstva, i to ministarstvo nadležno za more (u dijelu regulacije pomorskog dobra, koncesija, luka, reda na pomorskom dobru..), kao i ministarstvo nadležno za turizam (za regulaciju njihove primarne djelatnosti pružanja turističkih usluga nautičarima). Nakon obrađenih propisa, koji luke nautičkog turizma promatraju kao luke u smislu njihove pomorske djelatnosti, zanimljivo je proučiti propise koji luke nautičkog turizma promatraju kao neku vrstu hotelskog kompleksa.“ Nemojmo dozvoliti da nas pravna nereguliranost materije marina dovede u situaciju da se pojave moćni investitori, a da mi kao država nemamo adekvatna zakonska rješenja te da time počnemo zaostajati za konkurentskim zemljama u nautičkom turizmu. Naime, nije rijedak slučaj da se ozbiljni investitori nakon što prođu našu “birokratsku Golgotu” jednostavno sa svojim projektima premjeste u države koje ne gaje “birokratski” pristup projektima i ljudima (primjerice, zainteresirani investitori za gradnju marina svoje projekte su preselili u Crnu Goru i Albaniju). *De lege ferenda* predlažemo:

- da se stručne radne skupine oba ministarstva (turizma i mora) udruže te ponajprije izvrše „čišćenje“ svih propisa koji reguliraju u svojim odredbama luke nautičkog turizma, te da ponajprije usklade izričaje i definicije;⁴⁶
- da bi za ubuduće bilo neophodno, korisno i efikasno, da oba ministarstva usklađeno rade zajedno na propisima iz domene luka nautičkog turizma;
- kako je Zakon o izmjenama i dopunama ZPDML-a iz 2006. godine reorganizirao luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja, sukladno važećim propisima, i teoretski i životno, moguće je za istu dužinu broda od nautičara naplatiti višestruko više od naknade za brodicu lokalnog stanovništva ili za plovilo ribara ili neke druge gospodarske djelatnosti – takve je mogućnosti budućim ZPDML-om potrebno isključiti;
- složenim propisima za ishođenje potrebite dokumentacije za gradnju marina, dobivanja koncesije na pomorskom dobru, građenja na pomorskom dobru, pa i vodnom dobru, obeshrabrujemo ozbiljne investitore koji se pojavljuju s kvalitetnim projektima izgradnje marina, stoga, je neophodno maksimalno pojednostavljenje svih postupaka za dobivanje potrebitih dozvola;
- u Uredbu o uvjetima kojima moraju udovoljavati luke unutarnjih voda i o mjerilima za njihovo razvrstavanje⁴⁷ potrebno je dodati definiciju luke nautičkog turizma, koja bi mogla glasiti:

„(1) Luka nautičkog turizma je turistički objekt koji u poslovnom, prostornom, građevinskom i funkcionalnom pogledu čini cjelinu ili koji u okviru šire prostorne cjeline ima izdvojeni dio i potrebite uvjete za potrebe nautičkog turizma i turista - nautičara.

(2) U luci nautičkog turizma pružaju se turističke usluge u nautičkom turizmu i druge - nadopunjujuće usluge turistima-nautičarima (trgovačke, ugostiteljske i dr.).

(3) Lukom nautičkog turizma posluju pravne ili fizičke osobe (trgovačka društva, trgovci pojedinci i obrtnici) koje ispunjavaju uvjete propisane za obavljanje turističke djelatnosti.

⁴⁵ PANŽIĆ, T., *Pravni status luka nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj*, magistarski rad, Pravni fakultet u Splitu, Split, 2009., str. 86.

⁴⁶ Primjerice, u pojedinim propisima je privezište ukinuto kao vrsta luke nautičkog turizma, a još uvijek se navodi kod utvrđivanja visine koncesijske naknade.

⁴⁷ Narodne novine, br. 102/00.

(4) Temeljem sporazuma s pravnom ili fizičkom osobom iz stavka 3. ovog članka nadopunjujuće usluge turistima-nautičarima u luci nautičkog turizma mogu pružati druge pravne i fizičke osobe.

(5) Nadopunjujuće usluge iz stavka 2. ovog članka moraju se pružati po pravilima struke i u skladu s posebnim propisima koji se odnose na pružanje svake pojedine usluge.“

THE LEGAL STATUS OF MARINAS IN THE REPUBLIC OF CROATIA

Marinas are among the most important objects of nautical tourism. Moreover, they are considered to be the basic objects of nautical tourism. With their berths, accessories and equipment they provide anchorage for tourist boats and recreation for boaters. As ports for a special purpose, similarly to merchant and other special sea and river ports, marinas have their legal regime which is determined by statutes, by-laws and autonomous regulations by port concessionaires. The first marinas on the territory of the present-day Republic of Croatia were established in 1960's (Marina in Puntar), and only a few decades later a chain of marinas (known as ACY marinas) was constructed. Some marinas have been built recently, and there are plans to build a series of new marinas. Since marinas are buildings on the maritime welfare, not only clauses of the Act on Maritime Welfare and Seaports but also those of special laws regulating building construction should be taken into account. Although marinas are only one type of ports for special purposes, we believe that it is interesting to study their legal status from the historical perspective, comparing the situation according to the Maritime Code of 1994 and relevant by-laws, with their status according to the present Act on Maritime Welfare and Seaports. In addition to an overview of sea marinas, the authors consider the status of inland ports of nautical tourism. Taking into account the overall situation, the authors give some suggestions de lege ferenda.

Key words: marinas, ports for special purposes, maritime welfare, decision on establishing concessions, inland waters.

